
Christophe IMBERT, Hadrien DUBUCS, Françoise DUREAU, Matthieu GIROUD, 2014, *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, Armand Colin, « Recherches », 486 p.

Celio Sierra-Paycha



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ress/2918>
DOI : 10.4000/ress.2918
ISSN : 1663-4446

Éditeur

Librairie Droz

Édition imprimée

Date de publication : 27 novembre 2014
Pagination : 277-280
ISBN : 978-2-600-01866-1
ISSN : 0048-8046

Référence électronique

Celio Sierra-Paycha, « Christophe IMBERT, Hadrien DUBUCS, Françoise DUREAU, Matthieu GIROUD, 2014, *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, Armand Colin, « Recherches », 486 p. », *Revue européenne des sciences sociales* [En ligne], 52-2 | 2014, mis en ligne le 20 novembre 2014, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ress/2918> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ress.2918>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

© Librairie Droz

Christophe IMBERT, Hadrien
DUBUCS, Françoise DUREAU,
Matthieu GIROUD, 2014, *D'une
métropole à l'autre. Pratiques urbaines
et circulations dans l'espace européen*,
Armand Colin, « Recherches »,
486 p.

Celio Sierra-Paycha

- 1 Qu'est-ce que circuler entre plusieurs métropoles européennes ? Qui sont les acteurs de ces circulations ? Comment se traduit une pratique de circulation inter-urbaine dans les activités intra-urbaines des circulants ? Quel impact les circulations ont-elles sur la ville ? Comment enquêter sur la circulation ?
- 2 L'ouvrage *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, dirigé par les géographes Christophe Imbert, Hadrien Dubucs, Françoise Dureau et Matthieu Giroud, permet d'avancer sur ces différents fronts de recherche.
- 3 Issu du projet ANR MEREV « Mobilités entre métropoles européennes et reconfiguration des espaces de vie » qui avait pour objectif de « saisir la manière dont les populations qui réalisent des déplacements réguliers et/ou fréquents à partir d'un lieu de résidence principale (Berlin, Bruxelles, Lisbonne, Londres, Paris) reconfigurent les espaces de vie tant du point de vue des pratiques que de leurs représentations » (p. 11), cet ouvrage nous offre les résultats d'une enquête quantitative et qualitative sur la circulation, que les auteurs s'efforcent de situer dans les champ méthodologique et théorique qui ont sous-tendu leur approche de la mobilité et leur acception de la circulation. Le parti-pris fort de cet ouvrage est d'appréhender la circulation comme une pratique, par-delà les particularismes sociaux et culturels (on oppose

traditionnellement les cadres circulants aux travailleurs saisonniers), et non comme une qualité ni comme l'essence d'un groupe particulier (Roms, *hobos*, etc.). Avant de revenir sur la genèse et la mise en place de leur enquête menée en 2009 sur les circulations inter-métropolitaines à partir de Lisbonne, les auteurs invitent le lecteur à approfondir les enjeux théoriques et méthodologiques de cette recherche dans la première partie.

- 4 Cette partie fait office de véritable bilan des avancées dans les champs de recherche de la mobilité résidentielle et de la mobilité quotidienne (environ 100 pages). Sans éclipser la diversité des approches de ces deux formes de mobilité, Françoise Dureau et Christophe Imbert prônent une approche biographique des mobilités résidentielles à l'aide d'une matrice biographique regroupant les trajectoires des événements familiaux, démographiques, scolaires, professionnels et résidentiels, tandis que Matthieu Giroud et Jean-Pierre Lévy affirment la nécessité d'une approche multiple de la mobilité quotidienne en envisageant à la fois son calendrier, les activités qui l'accompagnent et les lieux où elle se déploie. La perspective multi-scalaire de l'observation de la mobilité est chère aux auteurs qui ne cessent d'affirmer la nécessité d'articuler les différents angles d'observation : mobilité résidentielle observée à l'échelle de la vie de l'individu, mobilité quotidienne observée à l'échelle de l'année.
- 5 C'est donc cette démarche multi-scalaire qui est choisie pour enquêter en trois phases sur les différents types de mobilités circulaires et comprendre la constitution des chaînes de déplacement dans lesquelles elles s'inscrivent au niveau individuel.
- 6 En effet, 609 questionnaires ont été remplis lors d'une première phase où il s'agissait d'interroger des « circulants » à partir des lieux de transports lisboètes (principalement l'aéroport et les gares de Lisbonne) sur la base de questions portant sur les lieux fréquentés au cours des douze derniers mois et sur les situations professionnelle, matrimoniale, familiale et démographique. Cette première phase, qui s'appuyait sur un questionnaire à entrées multiples sur la mobilité quotidienne (lieux, calendrier, activités), a permis aux auteurs de caractériser 275 personnes (dites « circulants terrain ») effectuant des déplacements entre au moins deux métropoles du projet, dont 56 ont fait l'objet d'une deuxième phase d'enquête au moyen d'un questionnaire biographique long sur leurs différentes trajectoires individuelles et les lieux fréquentés au cours de la vie. Une troisième phase d'entretiens semi-directifs menée avec une vingtaine d'individus portait sur les représentations des villes et l'expérience de la circulation.
- 7 La seconde partie de l'ouvrage montre également la pertinence du choix du terrain lisboète comme point de départ d'une étude sur la circulation inter-métropolitaine européenne. Selon Matthieu Giroud et Jorge Malheiros, ce choix se justifie par la diversité des profils et des types de mobilité internationale observés dans cette ville (émigration, immigration, tourisme, projets migratoires rendus dynamiques par le contexte de crise) et par sa position périphérique dans l'espace européen polarisé par l'axe Paris-Bruxelles-Londres ; autant d'éléments qui laissent entrevoir des possibilités multiples de circulation avec les autres métropoles : migrants des pays africains lusophones, touristes de type « city tour », cadres européens, familles des portugais émigrés en Europe, etc.
- 8 Le chapitre 4 permet d'ébaucher une définition de la circulation conçue comme pratique : la circulation se définit comme des séjours répétés dans plusieurs lieux sur une période donnée. Un circulant, au sens de l'enquête, est défini comme l'auteur d'une

telle pratique de circulation sur les douze derniers mois (ce n'est donc ni un état stable, ni un groupe social). Les lieux de séjour du circulant font système et peuvent être amenés à se modifier.

- 9 « La circulation se décrit par les attributs spatio-temporels de déplacements et de séjours qui font fonctionner un système de lieux. La dynamique interne de ce système ne se comprend quant à elle que par l'agencement géographique des activités effectuées dans des lieux fréquentés [...] ; sa dynamique à l'échelle d'une vie s'articule à celle des configurations sociales, économiques et familiales, ce qu'ambitionne de saisir la notion de situation de mobilité » (p. 189).
- 10 Cette notion, inventée à l'occasion de cet ouvrage, permet d'articuler les résultats exposés en cinq chapitres dans la dernière partie. « [Elle] désigne les pratiques de mobilité à un moment donné de la vie. À l'instar de la situation familiale ou professionnelle, elle est une dimension du mode de vie ». (p. 188)
- 11 Le chapitre 5 identifie les différentes formes de mobilité circulaires des 312 enquêtés ayant une pratique de circulation au cours de l'année précédant l'enquête. Christophe Imbert et Hadrien Dubucs y décèlent cinq formes de circulation majeures : circulation intense, circulation résidentielle, circulation pluri-locale, mobilité moyenne et mobilité faible. Ces types ne décrivent pas *a priori* des groupes sociaux ni ne caractérisent les identités figées des enquêtés, ce ne sont que des groupes fondés sur les indicateurs synthétiques des formes de circulation qui correspondent à une situation de mobilité délimitée par une unité d'échelle temporelle d'un an. Le chapitre 6 apporte un éclairage sur les contours sociaux de ces pratiques de circulation où se dégage surtout une diversité des profils sociaux des circulants qui met à mal la vision classiste de la circulation. Si le parcours migratoire, le sexe ou encore la position dans la hiérarchie socio-professionnelle peuvent influencer la situation de mobilité, la relation entre caractéristiques sociales et circulation ne semble pas systématique.
- 12 Le chapitre 7 cherche à situer les périodes de circulation dans les trajectoires de mobilité des individus. La notion de situation de mobilité permet de penser la circulation comme une caractéristique liée à un système de lieux qui évolue au cours de la biographie individuelle au gré des combinaisons multiples des situations familiale, professionnelle, migratoire et conjugale. Ce chapitre confirme le rôle central de la famille dans la définition de la situation de mobilité ; en effet, « rares sont les lieux fréquentés indépendamment d'enjeux ou de motifs familiaux » (p. 362). Dans le chapitre 8, qui porte sur les systèmes d'activités des circulants entre Lisbonne et Londres, Matthieu Giroud et Hadrien Dubucs observent une diversité des formes de ces systèmes : de l'espace monopolarisé où toutes les activités sont concentrées à Lisbonne et une seule à Londres à l'espace multipolarisé où les activités sont réparties tant en nombre qu'en fonctions (achats, résidence, amis, résidence) dans les deux métropoles. L'agencement spatial des activités intra-urbaines des circulants est lié à la durée des séjours dans la métropole en question, l'ancienneté de la fréquentation ou encore la représentation de la ville.
- 13 Enfin, un dernier chapitre, traduction d'un article collectif écrit en portugais, propose une lecture originale de la pénibilité dans la circulation, dans un contexte de forte injonction sociale à la mobilité. Un ancrage spatial dans la ville de circulation apparaît comme une condition importante pour rendre moins pénible la pratique de la circulation.

- 14 Cet ouvrage peut donc être lu de différentes manières : présentation d'une enquête scientifique sur les circulations européennes de l'accroche bibliographique aux résultats finalisés ; recherche sur l'intégration de Lisbonne dans l'espace européen par l'angle de la mobilité ; étude de faisabilité d'une enquête sur les circulations au regard du bilan des recherches sur les différents types de mobilité. Au delà de ces principaux intérêts, *D'une métropole à l'autre* offre également des propositions innovantes de représentation graphique des trajectoires résidentielles familiales et des systèmes d'activités, envisage de nouveaux modes de collecte des lieux fréquentés par la méthode des plans de ville carroyés, et offre des perspectives de discussion avec d'autres chercheurs spécialistes de la circulation, comme Alain Tarrius, notamment sur le rôle des circulants dans la production de la ville.
-

AUTEURS

CELIO SIERRA-PAYCHA

Université de Poitiers – Migrinter